ESTRADA DE FERRO
UNIÃO SOROCABANA-ITUANA

RELATORIO

APRESENTADO PELA SUPERINTENDENCIA

AOS SYNDICOS DA LIQUIDAÇÃO FORÇADA

ANNO DE 1903

SÃO PAULO
TYP. A VAP. ROSENHAIN & MEYER – RUA S. BENTO, 48
1904

Illmos. Snrs. Syndicos

da Liquidação forçada da Companhia União Sorocabana e Ituana.

Tenho a honra de apresentar a V.as S.as o Relatorio dos trabalhos executados nesta Estrada no anno de 1903, do qual constam os resultados economicos e technicos obtidos nesse periodo da minha administração.

Honrado com a confiança de V.as S.as, assumi a direcção desta Estrada a 10 de Janeiro de 1903, encontrando-a em condições completamente anormaes, como é de notoriedade publica. A absoluta desproporção entre os transportes reclamados pela zona e os meios de effectual-os tinha creado uma situação intoleravel para o publico e para os funccionarios encarregados da administração da Estrada, em contacto directo com o publico.

As providencias tomadas pela Directoria da Companhia tinham sido lentas e erradas, de modo que a crise chegára á maxima agudeza, achando-se a Estrada assoberbada pelos transportes em atrazo, tanto no sentido da exportação, como no da importação, quando assumi a responsabilidade da sua direcção.

Cercado da benevolencia geral, tanto do publico como das outras Estradas e do Governo do Estado, animei-me a emprehender a tarefa de pôr em ordem esses serviços.

Recorri, de prompto, ao concurso das Estradas Paulista e Mogyana, das quaes obtive que me alugassem, por

6 mezes, 10 locomotivas, com as quaes comecei logo a fazer os transportes em atrazo.

Da Companhia Ingleza obtive auxilio de grande valor com a cessão, quasi gratuita, de um vasto terreno em Agua Branca, onde pude organisar um serviço completo de montagem e reparação de vagões, confiado aos constructores Trajano de Medeiros & C.ia. Sem uma providencia semelhante, nunca se conseguiria pôr a trabalhar a grande quantidade de material fornecido pela Companhia Edificadora, que, quando assumi a direcção do serviço, se achava accumulado no exiguo pateo da Estação de Barra Funda, embaraçando a funcção de estação subsidiaria da de S. Paulo, a que é destinada.

Recorri á industria particular tambem para accelerar a reparação das locomotivas, que a Estrada possuia, e tive, a um tempo, locomotivas a reparar nas officinas da Estrada em Itú e Mayrink e nas officinas do Norte da E. de F. Central do Brasil, nas da Companhia Paulista, nas da Mogyana e nas das casas Arens, Mac Hardy e Lidgerwood.

Foi assim que consegui ter locomotivas para fazer o serviço, quando tive de restituir as 6, que havia alugado á Mogyana.

Devidamente autorisado por V.as S.as comprei as 4 da Companhia Paulista, que ficaram reforçando os nossos recursos de tracção. A esse tempo tratei de adeantar a construcção, embora de caracter provisorio, das officinas de Mayrink, que nos prestam agora reaes serviços, tanto assim que só temos locomotivas em reparação nas officinas da Central, tendo dispensado o concurso das outras officinas extranhas.

De nenhuma utilidade foram, para a urgencia do caso a resolver, os elementos de locomotivas fornecidos pela Companhia Edificadora, porque, pela circumstancia de serem

esses elementos de procedencias diversas, e de nunca terem sido ajustados em conjuncto para cada locomotiva, apresentam, na sua adaptação, uns aos outros, difficuldades grandes, que exigem muito tempo e trabalho das officinas, já assoberbadas com reparações em grande atrazo.

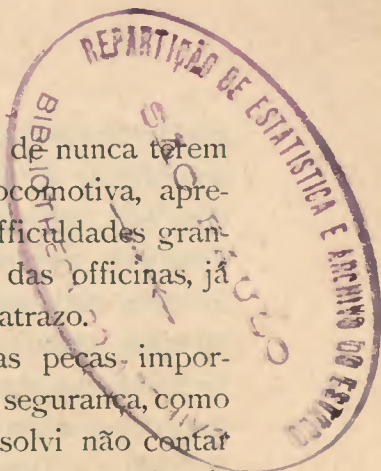
Além disso, o dispositivo de algumas peças importantes, como os cylindros, offerecendo pouca segurança, como era facil vêr e a experiencia confirmou, resolvi não contar com essas peças, senão para, com mais vagar e depois de importados os elementos substitutivos necessarios, proceder á verdadeira fabricação de mais algumas locomotivas de cargas, como temos feito.

Entre os elementos imprestaveis figuram os tenders, em numero de 20, julgados inaproveitaveis em vistoria judicial, a que, a meu pedido e a requerimento de V.as S.as, se procedeu aqui em S. Paulo.

O estado dos carros de passageiros era tão deploravel como o dos vagões e o das locomotivas. Para acudir a esse ramo de serviço, puz a trabalhar a antiga serraria de Sorocaba, pertencente á Estrada, que se achava abandonada, e ahi têm sido reconstruidos os carros estragados, e adaptados ás necessidades do nosso serviço os novos recebidos da Companhia Edificadora, que nunca attendeu á conveniencia de uniformisar, por um typo escolhido, o material da Estrada e os seus principaes elementos.

Hoje todos os trens da Estrada circulam com material decente, embora destituido de luxo, para não dizer mesmo de grande confôrto.

O estado da linha, das estações e de algumas grandes obras d'arte regulava com o das locomotivas, vagões e carros. Todos esses serviços foram atacados com a urgencia, que cada qual reclamava, de modo que, ao findar o anno de 1903, as grandes necessidades urgentes das Es-

tradas Sorocabana e Ituana estavam attendidas, só restando aperfeiçoar a obra executada, para que essa rêde possa competir, em qualidade de serviço, com as grandes empresas de viação deste Estado. Resalvarei que escrevi — as grandes necessidades urgentes — porque, em meu entender, ha duas grandes necessidades permanentes, que não emprehendi satisfazer, nem competia fazel-o a uma administração provisoria. Refiro-me á substituição dos trilhos de S. Paulo a Botucatú (310 kilometros) por outros de maior peso e resistencia, que comportem a circulação pesada que trafega esta linha, nos mezes de safra de café.

E refiro-me tambem á necessidade, de caracter permanente, de uma bôa officina, apparelhada á moderna, onde se façam com rapidez e economia as reparações do material da Estrada.

Com isto, e mais com 4 bôas locomotivas de passageiros, a installação ficará regular.

Ao tempo que se faziam as obras descriptas, cuidava-se tambem da organisação dos serviços commerciaes e administrativos da Estrada.

Solicitei de V.as S.as a devida autorisação para restabelecer o regimen do trafego mutuo com as demais estradas do Estado, e, logo que a obtive, firmei os necessarios accôrdos com a São Paulo Railway e a Paulista, tendo vigorado este regimen, que tantas vantagens offerece ao publico, sem dar até agora o menor motivo de queixa.

Logo que consegui pôr em dia o trafego da Estrada, tratei de readquirir para ella os transportes de café do municipio de S. Manoel, que, em consequencia da crise de transportes da Sorocabana, passaram a escoar-se pelas linhas da Paulista, sob a vantagem da reducção de frete de 25 % até Santos, permittida pelos Governos da União e do Estado.

Era uma medida de excepção, concedida pelos dois governos como um modo directo de auxiliar a zona da Sorocabana, alliviando a Estrada de transportes, que ella não podia effectuar. O Governo do Estado foi o primeiro a reconhecer a justiça de fazer cessar esta medida de excepção, assim que os transportes na Sorocabana ficaram regularisados e, graças á sua insistencia, o Governo da União tambem fez cessar a excepção autorisada no regimen legal dos fretes, para os cafés procedentes da margem esquerda do Tieté, na parte federal da linha Paulista e na São Paulo Railway.

Foi um acto de toda a justiça e a natural recompensa aos esforços empregados pela administração da Sorocabana para restabelecer a normalidade nos transportes.

Foi, além do mais, o reconhecimento official desse facto.

A invasão da margem esquerda do Tieté pela Paulista, a que a concessão referida correspondia, cessou no municipio de S. Manoel, mas ficou e ficará permanente no de Agudos, para onde a Paulista estendeu os seus trilhos, á sombra da Lei n. 30 de 1902 do Estado de São Paulo, e, na persuasão de que a Sorocabana não mais lhe disputaria o passo. Assim, porém, não aconteceu. Distando S. Paulo dos Agudos apenas 13 kilometros da nossa estação de Bom Jardim, pela qual era servido, não era justo deixar que outra Estrada viesse desviar para seu tronco a producção dessa localidade. V.as S.as, com justa razão, resolveram manter o contracto de empreitada para 60 kilometros, feito pela antiga administração, e recommendaram-me que activasse a construcção, o que foi feito, conseguindo esta Estrada transportar, completa, a safra do anno passado, como se verifica da cifra de 4,909 toneladas exportadas por Bom Jardim e Agudos, no anno findo. Com menor percurso até S. Paulo, do que pela Paulista,

feito todo em linha sua, sem baldeação, o que não acontece á Paulista, não tem a Sorocabana razão para abandonar Agudos á poderosa visinha.

Vem a ponto referir o triumpho, que obteve esta Administração, junto ao Governo de S. Paulo, fazendo reconhecer o principio da zona garantida, de que trata a Lei n. 30 citada, no traçado do prolongamento da linha Paulista além de S. Paulo dos Agudos.

Aliás, nesta como em todas as questões, que esta Administração teve de submetter ao Governo do Estado, encontrou sempre a mais rigorosa justiça a par de benevolo acolhimento. Não fôra isso e mais a ininterrupta confiança que V.as S.as me têm dispensado, e a esforçada e intelligente cooperação dos meus companheiros de serviço, certamente não teria podido vencer as difficuldades que offerecia o problema, cuja solução me foi confiada.

O que pude fazer ahi está aos olhos do publico, e os meios e resultados economicos empregados e conseguidos constam das paginas, que se seguem.

Reitero a V.as S.as os protestos da minha maior consideração.

S. Paulo, 9 de Julho de 1904.

ALFREDO MAIA

Superintendente.

RELATORIO
DE 1903

SUPERINTENDENCIA E ADMINISTRAÇÃO GERAL

Tendo assumido em 10 de Janeiro de 1903 a administração da Estrada, um dos meus primeiros cuidados foi crear as repartições da Contadoria e Contabilidade, cujos serviços eram feitos no Escriptorio do Rio de Janeiro, havendo nesta cidade sómente uma Sub-Contadoria para a fiscalisação da percepção da receita.

Contadoria. — Tomando como modelo a excellente organisação deste serviço na Companhia Paulista, foi em dous mezes installada, com o pessoal da Sub-Contadoria, algum que veiu do escriptorio do Rio de Janeiro, e pessoal novo, essa repartição que ficou assim constituida:

1	Contador
1	Ajudante do Contador
5	Chefes de Secção
2	Ajudantes
13	Primeiros escripturarios
6	Segundos »
20	Terceiros »
8	Quartos »
1	Inspector de estações
1	Impressor de bilhetes
1	Archivista
2	Serventes
Total 61	

Contabilidade. — Foi aberta em 10 de Janeiro uma escripta distincta da que era feita anteriormente no Rio de Janeiro, sendo organizada para esse fim uma repartição, que ficou assim constituida:

1	Guarda livros
1	Ajudante de Guarda livros
3	Auxiliares de escripta
1	Chefe da secção de organização de folhas de pagamento
4	Auxiliares dessa Secção
1	Continuo
Total 11	

Continuaram a funccionar como d'antes, passando por uma ligeira reforma, as repartições da Caixa, Pagadoria e Almoxarifado.

Finalmente criei o lugar de Chefe do Escriptorio Central para servir de centro a essas repartições diversas e encaminhar o expediente da Estrada nos meus impedimentos e viagens de inspecção.

Aproveitei, para installar as novas repartições creadas e dar melhores accommodações aos escriptorios do Trafego e da Linha, os predios da Alameda do Triumpho ns. 14 e 16, nos quaes mandei fazer as obras de modificação e augmento necessarias para accommodar convenientemente essas diversas repartições.

As despesas feitas com todas as repartições, que constituem a administração geral da Estrada constam da demonstração *A* e elevaram-se durante o anno a 381:280$303 que representam 3,78 °/₀ sobre a receita total e 5,70 °/₀ sobre a despesa total da Estrada. Reduzida á unidade de transporte equivale essa despesa a Rs. 5,80 por tonelada kilometro.

RESULTADO FINANCEIRO

O balancete da receita e despesa da Estrada, abaixo transcripto, mostra o resultado obtido durante o anno, sendo:

Receita	10.097:048$080
Despesa	6.697:089$627
Saldo. . . .	3.399:958$453

A relação da despesa para a receita foi de 66,32 %.

RECEITA		% SOBRE A RECEITA	DESPESA		% SOBRE A RECEITA
Passageiros	1.219:071$326	12,07	Administração Geral . (A)	381:280$303	3,78
Encommendas e bagagem	362:221$320	3,59	Trafego . . . . . (B)	1.243:898$624	12,32
Animaes por trens de passageiros	17:483$410	0,17	Tracção . . . . . (C)	1.592:583$441	15,77
Telegrammas	57:712$420	0,57	Locomoção . . . . (D)	971:948$028	9,63
Mercadorias { Café . .	4.829:484$560	47,83	Linha . . . . . (E)	2.443:198$566	24,20
Mercadorias { Outras . .	3.272:118$375	32,41	Despesas diversas. . (F)	64:180$665	0,63
Animaes por trens de carga	209:787$390	2,08	Saldo a favor da Receita	3.399:958$453	33,67
Armazenagens	16:418$200	0,16			
Commissão pela arrecadação dos impostos dos Governos Estadoal e Federal . .	20:056$530	0,20			
Rendas diversas . . .	92:694$549	0,92			
	10.097:048$080	100,00		10.097:048$080	100,00

Demonstração *A*

Administração Geral

Superintendencia e Escriptorio Central . .	60:807$611
Contabilidade	29:126$460
Contadoria	210:964$472
Caixa e Pagadoria	36:036$651
Almoxarifado	44:345$109
Total	381:280$303

Demonstração *B*

Trafego

Administração	82:931$480
Serviço de estações e telegrapho . . .	973:830$444
Movimento de trens	187:136$700
Total	1.243:898$624

Demonstração *C*

Tracção

Administração		52:646$420
Conducção de trens:		
Pessoal	303:254$625	
Combustivel	858:861$845	
Lubrificantes. . . .	56:672$242	1.218:788$712
Reparação de carros e vagões		211:028$109
Depositos.		102:067$730
Graxeiros e concertadores de vagões. .		8:052$470
Total		1.592:583$441

Demonstração *D*

Locomoção

Administração.	62:072$889
Reparação de locomotivas	658:094$245
Conservação de officinas	20:293$394
» » ferramentas	14:524$633
Pessoal empregado em serviços cujo material foi levado ao activo do balanço e á conta das outras repartições. .	169:870$449
Despesas Geraes	47:092$418
Total.	971:948$028

DEMONSTRAÇÃO *E*

Linha

Administração	118:531$461
Trilhos e accessorios	159:740$384
Dormentes	493:481$452
Conservação ordinaria.	944:834$631
Policia da linha	44:784$540
Ferramentas e sua conservação. . . .	16.944$650
Lastro.	85:986$020
Conservação extraordinaria	70:127$083
Obras d'arte.	90:223$534
Linha telegraphica.	6:206$470
Kilometragem	1:128$000
Estações e edificios	235:755$380
Pessoal de "obras novas" e outros serviços cujo material foi levado ao activo do balanço	175:454$961
Total	2.443:198$566

DEMONSTRAÇÃO *F*

Despesas diversas

Agencia de Santos.	6:848$460
Fiscalização	10:000$000
Gratificações.	2:708$990
Impostos	7:976$480
Tratamento e funeraes de empregados . .	3:167$500
Despesas do Trafego Mutuo.	10:330$010
Id. judiciaes	1:157$000
Id. geraes.	15:184$681
Indemnizações	3:342$224
Differenças de cambio	465$320
Aluguel de zona	3:000$000
Total	64:180$665

BALANÇO GERAL DE 1903

ACTIVO

Trafego. — Materiaes em ser	1:641$617
Trafego de cargas	80:347$000
Redespacho de café	728$640
Tracção. — Materiaes em ser	48:313$322
Reparo e montagem de carros em Agua Branca	722:269$269
Officinas de Agua Branca	35:324$340
Material novo	124:220$000
Locomoção.—Materiaes em ser	482:004$195
Sobresalentes de locomotivas novas	295:215$386
Montagem » »	30:817$025
Reparo de locomotivas em officinas extranhas	321:635$362
Officinas	33:054$106
Linha. — Materiaes em ser	198:203$957
Immoveis	66:992$900
Melhoramentos e obras nos predios de S. Paulo	22:013$020
Construcções em Mayrink	90:506$214
Obras novas	364:034$529
Empreitada de Bom Jardim a Bahurú	369:426$488
Material para a mesma	98:388$539
Almoxarifado: Materiaes em ser	158:676$389
Caixa: Dinheiro existente	53:789$795
Pagadoria: Seu debito	32:346$360
Moveis e utensilios	61:843$620
Alugueis a liquidar	2:367$300
Contas correntes	12:449$148
Multas a receber	4:698$037
Banco Commercio e Industria de S. Paulo	204:009$620
Contadoria Central	219:088$400
Governo Federal	744$900
Liquidação forçada	1.989:170$743
	6.124:320$221

PASSIVO

Governo Federal. — Saldo credor	21:691$470
Governo Estadoal. — » »	50:494$670
Empresa de Navegação Fluvial do Tieté e Piracicaba	8:393$680
Pessoal. — Saldo a pagar	659:392$878
Contas Correntes. — Id.	706:041$895
Associação de Auxilios Mutuos	494$000
Escriptorio do Rio	732:755$980
Lucros e Perdas eventuaes. — Valor de materiaes encontrados em Mayrink em 31 de Dezembro de 1902	545:097$195
Receita Geral. — Lucro liquido a favor da Receita	3.399:958$453
	6.124:320$221

EXTENSÃO DE LINHA EM TRAFEGO

Durante o anno foi augmentada a extensão de linha em trafego de

kilm. 13 903,

trecho comprehendido entre a estação de Bom Jardim, na linha tronco Sorocabana, e a estação de Agúdos, aberta ao trafego em 25 de Setembro de 1903.

Com esta modificação a extensão média em trafego durante o anno foi:

kilm. 902,558

e a extensão total passou a ser:

kilm. 912,767

assim discriminada:

	Kilometros	
Linha Sorocabana:		
Tronco	411,650	
Ramal de Itararé . . .	64,548	
» » Tieté . . .	8,069	
» » Porto Martins e Araquá .	36,960	
» » Tibagy . . .	104,059	625.286
Linha Ituana:		
Tronco	226,953	
Ramal de Jundiahy . .	43,100	
» » João Alfredo.	17,428	287,481
Total . . .		912,767

Foi feita durante o anno a revisão completa da kilometragem de toda a linha, conforme exigiu a Inspectoria de Estradas de Ferro e Navegação do Estado.

TRAFEGO

Passageiros. — O numero total de passageiros que percorreram a linha foi 512 764, que produsiram uma renda de 1.219:071$326.

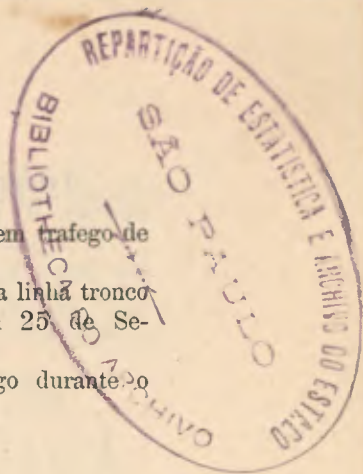
Encommendas e bagagem. — O numero total de toneladas desta especie foi 5 990, que deram uma renda de 362:221$320.

Animaes por trens de passageiros. — Foram transportados 5 273, que deram a renda de 17:483$410.

Mercadorias. — O café transportado subiu ao peso total de 81 718 toneladas, que produsiram 4.829:484$560.

As outras mercadorias ascenderam ao peso total de 161$358 toneladas e produsiram a renda de 3.272:118$375.

Em geral foram transportadas 243 076 toneladas de mercadorias, que produsiram a renda de 8.101:602$935.

Animaes por trens de carga. — Foram transportados 52 270, que produsiram a renda de 209:787$390.

Telegrapho. — Foram transmittidos 68 348 telegrammas que produsiram 57:712$420.

O quadro junto mostra discriminadamente a quantidade de cada um desses transportes, os seus percursos totaes e medios, e o seu producto em renda por cada unidade de transporte, por unidade de percurso e finalmente por tonelada-kilometro.

ESPECIFICAÇÃO	Unidade considerada	QUANTIDADES	PERCURSO		TONELADAS-KILOMETRO	RECEITA PRODUZIDA			
			TOTAL (kilom.)	MÉDIO (kilom.)		TOTAL	Por unidade	Por unidade-de-kilometro	Por tonelada-da-kilometro
Passageiros . . 1.ª cl.	Passag.º	89 431	6 667 362	74,5	3 333 681	468:663$329	5$240	70,2	140,5
» . . 2.ª »	»	414 933	19 912 056	47,9	9 956 028	717:465$314	1$729	36,0	72,0
» p.r c.ª do Gov.	»	8 400	1 319 482	157,0	659 741	32:942$683	3$921	24,9	49,9
Encommendas . . .	Tonelada	5 990	559 877	93,4	559 877	362:221$320	60$471	—	646,9
Telegrammas . . .	Palavra	68 348	**943,898 palavras**			57:712$420	$061	—	—
Animaes: trens pass.os	Animal	5 273	356 040	67,5	89 010	17:483$410	3$310	49,1	196,4
» » cargas.	»	52 270	12 189 472	233,2	3 047 368	209:787$390	4$013	17,2	68,8
Café	Tonelada	81 718	21 614 649	264,5	21 614 649	4.829:484$560	59$099	—	223,5
Assucar	»	13 076	2 761 478	211,1	2 761 478	591:223$760	45$214	—	214,1
Algodão	»	2 457	350 897	142,8	350 897	98:768$300	40$198	—	281,5
Materiaes	»	42 348	4 637 891	109,5	4 637 891	241:996$630	5$714	—	52,2
Varias mercadorias. .	»	103 477	18 750 928	181,2	18 750 928	2.340:129$685	22$614	—	124,8
Mercadorias total .	»	243 076	48 145 843	197,9	[48 115 843]	[8.101:602$935]	33$329	—	168,3
Passageiros » .	Passag.º	512 764	27 898 900	54,4	[13 949 450]	[1.219:071$326]	2$377	43,7	87,4
Total . . .					65 761 548	9.967:878$801			

N. B.—No calculo das toneladas-kilometro, cada passageiro foi contado por 500 kilogr.s e cada animal por 250 kilogr.s

Em resumo a renda total da Estrada foi, por tonelada kilometro Rs 153,54.

A despesa por tonelada kilometro foi Rs. 101,84.

O saldo por tonelada-kilometro foi pois Rs. 51,70.

Tarifas. — Durante o anno foram feitas nas tarifas em vigor nesta Estrada as alterações constantes do quadro junto, com a discriminação do periodo nos quaes ellas vigoraram.

DESIGNAÇÃO	TABELLA ANTIGA	ALTERAÇÃO FEITA	DATA EM QUE COMEÇOU A VIGORAR
1) Equiparação dos fretes de café da Ituana aos da Sorocabana.	Tab. 3, limitada ao frete maximo de 84$040.	Tab. 3, com variação cambial maxima de 25 %.	1 de Março
2) Classificação do carôço de algodão como forragem do interior.	Tab. 14	Tab. 14, com 25 % de abatimento.	1 de Junho
3) Abatimento de 50 % para todos os despachos feitos pelas companhias dramaticas, equestres, etc.	Abatimento de 50 % na Tabella 1.	Abatimento de 50 % em todas as tabellas.	22 de Julho
4) Tarifa differencial para o café, com variação cambial maxima de 15 %, correspondente ao cambio minimo de 17d.	Tab. 3, com variação cambial de 25 % e frete maximo de . . . . 84$040.	De 0k a 123k $206 » 124 » 150 $189 » 151 » 200 $176 » 201 » 250 $164 » 251 » 300 $153 » 301 » 350 $143 » 351 » 400 $130 » 401 em deante $086 Estas bases, correspondentes ao cambio de 20d, terão uma variação maxima de 15 por cento, correspondente ao cambio minimo de 17d.	1 de Agosto
5) Abatimento de 15 % para o café em casquinha. Tab. 3-A.	Tab. 3-A com 25 % de variação cambial.	Tab. 3-A com 15 % de abatimento e variação cambial maxima de 25 %.	1 de Agosto
6) Abatimento de 25 % para o café em côco ou cereja.	Tab. 3-b com 25 % de variação cambial.	Tab. 3-B com variação cambial maxima de 25 % e abatimento de 25 %.	1 de Agosto

DESIGNAÇÃO	TABELLA ANTIGA	ALTERAÇÃO FEITA	DATA EM QUE COMEÇOU A VIGORAR
7) Classificação da aramina na Tab. 14, quando despachada em casca em quantidade superior a uma tonelada e na Tab. 5, quando em fibras e para qualquer quantidade.	Tab. 5 quando em fibras e quando em casca sem classificação.	Tab. 14 quando em casca e quantidade superior a uma tonelada e Tab. 5 em fibras.	1 de Agosto
8) Tarifa especial de sal em trafego proprio.	Tab. 4-A com variação de 3 °/o por dinheiro até 10d.	Tarifa de 100 Rs. por tonelada sem cambio.	15 de Agosto
9) Tarifa differencial para o milho, só em trafego proprio.	Tab. 4 com 50 °/o.	De 0k a 100k $050 » 101 » 200 $030 » 201 em deante $010	15 de Agosto
10) Tarifa especial do sal em trafego mutuo (Vide n. 8).	—	—	1 de Setembro
11) Applicação do novo quadro de distancias kilometricas effectivas para o calculo das tabellas 3, 3-A, 3-B (café) e das tabellas sal em trafego geral e milho só em trafego proprio.	—	—	1 de Outubro
12) Classificação da Phosphatina, Farinha Lactea, Mellin's Food e outras semelhantes na Tab. 8.	Tab. 6	Tab. 8	15 de Outubro
13) Classificação do fubá e da cangica de milho, quando despachados no sentido da exportação, na Tab. 4 com 50 °/o de abatimento no trafego geral.	Tab. 4	Tab. 4 com 50 °/o no sentido da exportação.	15 de Outubro

DESIGNAÇÃO	TABELLA ANTIGA	ALTERAÇÃO FEITA	DATA EM QUE COMEÇOU A VIGORAR
14) Classificação na Tab. 14, no trafego geral, das sementes de capim, quando em quantidade superior a uma tonelada e na Tab. 5, quando em quantidade menor.	Tab. 5	Tab. 5, quantidade inferior a uma tonelada e Tab. 14, quantidade superior.	1 de Novembro

As reducções resultantes, para a receita da Estrada, da adopção da tarifa differencial do café, com a variação cambial limitada a 15 °/₀, correspondente ao cambio minimo de 17^d, de Agosto a Dezembro, importaram em 229:010$700, o que representa uma porcentagem de 4,75 °/₀ sobre a renda do café e 2,26 °/₀ sobre a receita geral da Estrada

Considerando que esta differença foi oblida em 593 536 saccos de café, transportados de Agosto a Dezembro de 1903, e avaliando em 950 000, o numero total de saccos a transportar annualmente pela Estrada, teremos um prejuizo total de cerca de 370 contos de reis por anno, o que representa proximamente 8 °/₀ da renda total do café no anno proximo findo.

A tarifa especial do sal determinou uma diminuição de receita de 11:837$108 no periodo em que vigorou.

As outras modificações apresentaram uma menor differença.

Serviço de reclamações. — O movimento da secção de reclamações foi de 4:439$464, importancia total paga por extravios e avarias, que se deram durante o anno.

Esta despesa foi balançada com o producto da venda das mercadorias feitas em leilão, e com os descontos feitos ao pessoal responsavel, ficando um saldo devedor de 3:342$224, como consta da demonstração *F* do balancete.

Esta Administração tem continuado a pagar as reclamações não liquidadas pelas administrações anteriores, attingindo a 9:428$676 a importancia das que foram pagas de 10 de Janeiro até 31 de Dezembro por extravios e avarias anteriores áquella primeira data.

Folhas de excesso. — Foram registradas folhas de excesso de frete na importancia de:

1° Semestre	32:305$780
2° »	6:324$000
	38:629$780

Em 31 de Dezembro faltava sómente pagar:

do 1° Semestre	173$100
» 2° »	1:725$700
	1:898$800

Estes algarismos demonstram o progresso na marcha do serviço das estações, sobretudo comparando o primeiro com o segundo semestre.

Movimento de trens. — Correram durante o anno 20 721 trens, com um percurso total de 1 609 083 kilometros.

Sendo:

Passageiros	10 015	trens, com o percurso de kil.	830 726
Mercadorias e serviço. . .	10 706	» » » »	778 357
Total	20 721	trens, com o percurso de kil.	1 609 083

A renda por trem-kilometro foi 6$275.

A despesa total por trem-kilometro foi 4$162.

O saldo foi pois de 2$113.

Percurso de carros e vagões. — Foi o seguinte o percurso total:

Carros de passageiros	kil.	1 630 395
Brakes de bagagem	»	643 923
Carros de animaes	»	784 515
Vagões de mercadorias	»	6 894 334
Total.	kil.	9 953 167

Os maiores percursos effectuados foram:

Carros de passageiros	kil.	67 609
Brakes de bagagem	»	88 032
Carros de animaes	»	40 956
Vagões de mercadorias	»	18 601

Despesas. — A despesa com a repartição do Trafego consta da demonstração *B* do balancete da receita e despeza; corresponde, na importancia de 1.243:898$624 a 12,32 °/₀ da receita geral da Estrada e a 18,57 °/₀ da despesa.

Reduzida á unidade equivale a despesa:

por trem-kilometro a . . . . Rs. 773,04

e por tonelada-kilometro a . . . Rs. 18,91

No activo do balanço figura carregada ao Trafego a quantia de 82:717$257, sendo:

—materiaes fornecidos ao almoxarifado do Trafego para serem distribuidos pelas estações e que ainda estavam em ser 1:641$617;

—mercadorias despachadas nos ultimos dias do anno e não liquidadas 80:347$000;

—finalmente despesas de redespacho de café em S. Paulo nos ultimos dias do anno e ainda não liquidadas 728$640.

Transporte de café. — Consta do quadro seguinte o movimento do café durante o anno de 1903.

ESTAÇÃO DE PROCEDENCIA	PESO Kilogrammas	RECEITA Réis
São Paulo	3 224	372$800
Osasco	—	$100
Baruery	75	2$580
Cotia	360	11$910
São Roque	4 051	64$920
Mayrink	247	1$100
D. Catharina	107 339	716$900
Pirapitinguy	346 117	8:651$500
Itú	555 994	14:500$630
Salto	593 506	14:635$190
Pimenta	1 306 174	29:601$720
Itaicy	842 185	10:421$220
Quilombo	1 198 265	14:887$160
Monte Serrat	1 450 893	10:034$500
Itupeva	2 689 439	18:515$980
Jundiahy	730	14$800
Indaiatuba	153 590	2:809$000
Elias Fausto	344 929	8:602$180
Capivary	1 199 457	39:338$890
Villa Raffard	369 836	11:913$010
Mombuca	641 473	21:112$060
Rio das Pedras	1 984 462	63:934$210
Piracicaba	1 601 422	68:795$940
Costa Pinto	292 718	13:394$700
Recreio	261 293	9:939$080
Paraizo	227 600	11:061$090
Xarqueada	1 245 904	56:589$160
São Pedro	1 661 457	77:539$540
Porto João Alfredo	3 223 815	159:668$610
Piragibú	128	2$100
Passa Tres	6 041	51$900
Sorocaba	34 857	942$010
Villeta	12 760	405$460
Ipanema	1 200	39$600
Bacaetava	78	$700
Boituva	132 984	3:570$860
Cerquilho	1 096 800	36:667$710
Tieté	1 891 275	84:506$870
Jurú Mirim	108 150	4:329$240
Laranjal	1 759 064	79:423$540
Pereiras	277 354	10:017$440
Conchas	409 644	16:466$190
Salgado	30 142	268$200
Pyramboia	1 129 052	60:971$750
Remedios	20 138	1:099$460
Alambary	514 331	31:714$330
Victoria	1 520 014	103:161$710
Treze de Maio	595 140	38:915$690
Araquá	2 667 333	192:042$800
Porto Martins	137 560	9:211$670
A Transportar	34 650 600	1.340:939$510

ESTAÇÃO DE PROCEDENCIA	PESO Kilogrammas	RECEITA Réis
Transporte.	34 650 600	1.340:939$510
Botucatú	7 477 801	539:380$930
Capão Bonito	123 731	166$800
Toledo.	1 079 926	72:319$990
Egualdade.	1 491 141	115:501$550
São Manoel	5 307 929	403:479$600
Rodrigues Alves	3 070 295	216:752$890
Gramma	1 604 853	111:330$910
Areia Branca.	560 065	35:457$060
Lençóes	495 721	24:930$650
Bom Jardim	3 073 327	248:294$540
Agudos	1 836 142	88:378$660
Tatuhy.	767 969	33:966$050
Morro Alto	325 332	14:746$420
Itapetininga	1 329 530	72:136$890
Morrinhos.	1 482 376	117:179$730
Itatinga	1 740 768	139:052$110
Andrades	620 518	50:787$210
Avaré	4 092 035	336:141$870
Barra Grande	359 488	25:837$040
Cerqueira Cesar.	10 228 504	842:704$150
	81 718 051	4.829:484$560

TRACÇÃO

Locomotivas. — Possue esta Estrada 80 locomotivas discriminadas no quadro abaixo:

PROCEDENCIA	FABRICANTE	TYPO	SERVIÇO	NUM.º
Belgica	Societé St. Leonard	Locomotiva tender	Manobras e lastro	8
Inglaterra	Fairlie	»	Imprestaveis	2
»	Nasmith & Wilson	»	Passageiros e cargas	10
»	Kerr Stuart & C.º	»	Manobras	3
»	Avonside & C.º	»	Passageiros e cargas	12
»	Hawthorn & Leslie	Tender separado, 4 rodas conjugadas	Passageiros	2
»	Dubs & C.º	Id. id., 6 rodas conjugadas	Cargas	2
»	»	Id. id., 8 » »	»	1
Allemanha	Krauss	Id. id., 6 » »	»	2
America do Norte	Baldwin	Typo americano	Passageiros	13
»	»	Mogul	Passageiros e cargas	5
»	»	Consolidation	Cargas	18
Diversas	Off.as de Mayrink	»	»	2
			Total . . .	80

No dia 10 de Janeiro de 1903 era a seguinte a situação das locomotivas desta Estrada:

Locomotivas em reparação.			13
» esperando reparação . . .			19
» inutilisadas			5
» em serviço, em bom estado .		9	
» » em regular estado		13	
» » em máo estado .		20	42
Total			79

No dia 13 de Dezembro de 1903 a situação era a seguinte:

Locomotivas em reparação nas officinas da Estrada . . .		14
Em reparação em officinas extranhas		4
Esperando reparação		15
Em serviço, em bom estado	25	
» » regular »	17	
» » máo »	5	47
Total		80

Durante o anno foram compradas á Companhia Paulista. . . .	4
Foram montadas com material fornecido pela Companhia Edificadora.	2
Total.	6

Das locomotivas inutilisadas, foi vendida. . . .	1	
Deu-se baixa em	4	5
Foi accrescido o n.º das locomotivas de		1

Durante o mez de Fevereiro foram alugadas 8 locomotivas Consolidation e 2 de passageiros ás Companhias Mogyana e Paulista, que gentilmente se prestaram a auxiliar a administração desta Estrada; essas locomotivas, que permittiram fazer o serviço atrazado da safra de 1902 e dar uma folga para a reparação das locomotivas da Estrada, foram dispensadas: 4 em Julho, 1 em Setembro e 1 em Outubro, tendo sido adquiridas as 4 restantes da Companhia Paulista.

Carros e vagões. — Tinha esta Estrada montados em 31 de Dezembro 110 carros e 1071 vagões, incluindo nestes 53 particulares, como está tudo discriminado nos seguintes quadros:

CARROS

TYPO	PROCEDENCIA	FABRICANTE	SERVIÇO					TOTAL	TOTAL GERAL
			Passageiros			Brakes de bagagem	Especiaes		
			1.ª Clas.	2.ª Clas.	Mixtos				
Carros de 2 eixos	França	Cia. Franceza de materiaes de E. de F. de Jory	5	8	1	—	2	16	
» » » »	Brasil	Companhia Edificadora	—	—	—	—	1	1	
		TOTAL . .	5	8	1	—	3	17	17
Carros sobre trucks	Brasil	Companhia Metallurgica e Constructora	12	13	6	11	1	43	
» » »	»	Companhia Edificadora	6	6	6	5	1	24	
» » »	America do Norte	Jackson & Sharp	6	3	3	—	—	12	
» » »	França	Dyle & Bacalan	1	4	—	2	3	10	
» » »	Inglaterra	Soltley Works	3	—	—	—	—	3	
» » »	Diversas	Officinas de Sorocaba	—	—	—	1	—	1	
		TOTAL . .	28	26	15	19	5	93	93
		TOTAL GERAL . .	33	34	16	19	8	—	110

VAGÕES

SERIE	TYPO	PROCEDENCIA	FABRICANTES	DESTINO	NUMERO
A	Grades	Brasil	Companhia Metallurgica	Gado	6
A S	Id. sobrado	»	Fabricação nacional	Pequenos animaes	11
A S L	» »	»	Companhia Edificadora	Id. id.	6
B F	Coberto	França	Dyle Bacalan	Mercadorias	16
B G	»	Brasil	Companhia Metallurgica	»	110
C G	»	»	»	»	126
C. Grade	Grade com freio vacuum	»	Companhia Metallurgica e officinas de Sorocaba	Animaes por trens de passageiros	13
G	Abertos	»	Companhia Metallurgica e officinas de Sorocaba	Materiaes	115
L	Cobertos	»	Companhia Edificadora	Mercadorias	443
L G	Abertos	»	» »	Materiaes	12
M G	»	»	Companhia Metallurgica	»	46
R	»	»	» »	Lastro	100
Soc.	Cobertos	»	Officinas de Sorocaba	Trens de soccorro	5
Z	Abertos	»	Companhia Edificadora	Lastro	9
P	Cobertos particulares	»	Fabricação nacional	Mercadorias	12
P	Abertos id.	»	» »	Materiaes	41
				Total....	1 071

No dia 10 de Janeiro existiam na Estrada:

Carros em reparação		10
» esperando reparação		34
» encostados		1
» em trafego, em bom estado . .	12	
» » » regular » . .	34	
» » precisando reparos .	9	55
Total		100
Durante o anno foram fornecidos pela Comp. Edificadora. . .		17
Total.		117
Foram demolidos e deu-se baixa em		7
Total actual		110

No dia 10 de Janeiro existiam na Estrada:

Vagões em reparação		62
» inutilisados		1
» em trafego em bom estado . .	26	
» » » regular » . .	112	
» » precisando reparos .	144	
» » » concertos	286	
» » » grande concerto	180	748
Total.		811
Durante o anno foram montados, dos fornecidos pela Companhia Edificadora . .		333
Total		1 144
Foram demolidos		73
Total existente . . .		1 071

A situação em 31 de Dezembro era a seguinte, quanto a carros e vagões:

VEHICULOS	Em trafego	Em reparação	TOTAL
Carros.	76	34	110
Vagões	932	139	1 071
TOTAL . . .	1 008	173	1 181

Conducção de trens. — O percurso total de locomotivas durante o anno foi de 2 188 292 kilometros, sendo os percursos maximos os seguintes:

53 173 kil. feitos pela locomotiva n.º 66
69 681 » » » » » 36
71 709 » » » » » 22

O consumo de materiaes foi durante o anno o seguinte, quanto a locomotivas:

DESIGNAÇÕES		COMBUSTIVEL			LUBRIFICANTES, ETC.				TOTAL
		Carvão	Lenha	Total	Oleo	Graxa	Estopa	Total	
		Toneladas	M.s cubicos	Toneladas	Litros	Kilogram.	Kilogram.	Réis	Réis
Consumo total	Quantidade.	19 992	18 637	22 654	85 231	12 168	16 955	—	—
	Réis. . .	805:317$744	53:544$101	858:861$845	36:649$330	10:310$919	9:711$993	56:672$242	915.573$838
Preços médios		40$282	2$873	—	$430	$847,38	$572,81	—	—
Consumo por locomotiva-kilom.	Quantidade.	9k,1358	0m³,0085	10k,34	0lit,0389	0k,0056	0k,0077	—	—
	Réis. . .	368,01	24,46	392,47	16,75	4,74	4,44	25,88	418,35
Consumo por ton.a-kilm.o	Rs.	12,24	0,81	13,05	0,55	0,15	0,14	0,84	13,89

N. B.—A lenha foi tomada com o peso de 500 kilg.s por m.o cubico; considerou-se 3t,50 de lenha ≡ 1t,0 de carvão.

O consumo de lubrificantes por vehiculos foi durante o anno o seguinte:

DESIGNAÇÕES		OLEO	GRAXA			ESTOPA	CONSUMO TOTAL
			COMMUM	"MARVEL"	TOTAL		
		Litros	Kilogrammas	Kilogrammas	Kilogrammas	Kilogrammas	Réis
Consumo total	Quantidade	27 490	2 143	2 922	5 065	1 798	—
	Réis	11:820$700	1:815$935	2:191$500	4:007$435	1:029$912	16:858$047
Preço médio		Rs. 430	Rs. 847,38	Rs. 750	Rs. 791,20	Rs. 572,81	—
Consumo por vehiculo-kilometro	Quantidade	0,lit.00275	0,k00021	0,k00029	0,k00050	0,k00018	—
	Réis	1,19	0,18	0,22	0,40	0,10	1,69
Consumo por tonelada-kilometro em Réis		0,180	—	—	0,061	0,015	0,256

Cada locomotiva-kilometro rebocou 4,56 vehiculos-kilometro e cada vehiculo-kilometro carregou 6,59 toneladas-kilometro.

Depositos. — Conta esta Estrada 5 depositos situados em Barra Funda, Piracicaba, Botucatú, Itú e Sorocaba, além de outros pontos de pernoite, sendo que os depositos de Sorocaba, Botucatú e Piracicaba estão apparelhados com tornos, plainas, machinas de furar, além das ferramentas necessarias ao serviço.

Foi construido mais um deposito em Laranjal e acham-se outros em construcção.

As más condições do material de tracção e a falta de capacidade das officinas da Estrada fizeram com que, durante o anno, fossem grandes os trabalhos executados nos depositos.

Foi completamente reformada a organisação, que tinham os depositos nesta Estrada.

Reparação de carros e vagões. — Com o fim de alliviar as officinas de Mayrink e Itú, e applical-as exclusivamente á reparação de locomotivas, foi aproveitada a serraria de Sorocaba e alli installadas as officinas de reparação de carros de passageiros, sob a direcção do Chefe da Tracção.

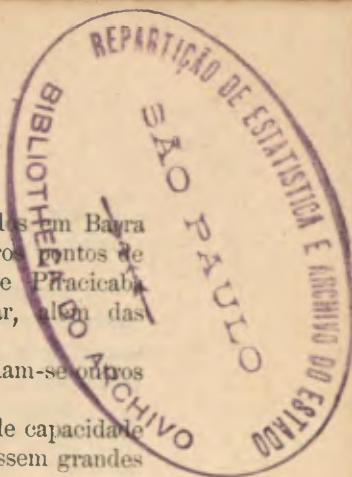
Essas officinas, devido ao máo estado do material rodante, foram obrigadas a fazer até grandes reparações em vagões.

Foram feitos os seguintes serviços:

SERVIÇOS	CARROS	VAGÕES	TOTAL
Construcção	1	2	3
Reforma completa	6	21	27
Grandes reparações	31	190	221
Médias e pequenas reparações	36	133	169
Total	74	346	420

O serviço de montagem dos vagões serie *L*, de cujo material encontrei parte depositada na estação de Barra Funda, embaraçando o serviço, que presta aquella estação, como auxiliar da estação de São Paulo, foi contractado com a firma Trajano de Medeiros & Comp., bem como o da reparação e uniformisação dos vagões. antigos, cujos freios e apparelhos de tracção eram de typos e alturas variadas com grave inconveniencia para o serviço.

Para esse fim arrendei em Agua Branca um terreno á São Paulo Railway Co. e nelle construi um galpão provisorio e desmontavel, onde aquella firma montou as suas machinas; este galpão servirá, depois de acabado esse serviço, de armazem ou deposito, em qualquer outra parte, para onde for removido.

Até o dia 31 de Dezembro foram entregues ao trafego 537 vagões pelas officinas de Agua Branca, entre os novos (serie *L*) montados e

e os antigos reparados; foram demolidos 73 vagões velhos imprestaveis e feitas outras reparações pequenas em carros e vagões.

Despesas. — As despesas com os serviços de Tracção constam da demonstração *C* do balancete da receita e despeza, e correspondem, na importancia total de 1 592;583$441, a 15,77 °/₀ da renda total da Estrada, representando 23,78 °/₀ da despesa total.

Reduzida á unidade, representa:

por trem-kilometro	Rs.	989,74
» tonelada »	Rs.	24,22

A reparação e montagem de carros e vagões em Agua Branca custou 722:269$269, importancia que foi levada ao activo do balanço, por tratar-se de despesa, que augmentou o capital da Estrada.

Nas mesmas condições está a importancia de 35:324$340, em que estão os edificios das officinas de Agua Branca.

Figuram mais no activo do balanço:

— a quantia de 120:000$000, pela qual foram compradas 4 locomotivas á Companhia Paulista (incluida no titulo: *Material novo*);

— a quantia (incluida no mesmo titulo *Material novo*) de 1:800$000, importancia de tornos comprados para as officinas de Sorocaba;

— finalmente foram carregados á Tracção os materiaes em ser, a 31 de Dezembro, no almoxarifado desta Repartição, na importancia de 48:313$322.

LOCOMOÇÃO

Reparação de locomotivas. — Foram feitas durante o anno as seguintes:

Grandes reparações	28
Pequenas »	132
Concertos correntes	289
	449

As locomotivas que soffreram reparações geraes foram:

N.ᵒˢ 3, 4, 19, 21, 22,
25, 27, 28, 29, 30,
31, 34, 34-*C*, 36, 43,
45, 48, 50, 51, 55,
56, 57, 58 (duas vezes),
59, 65, 66 e 67.

Nas locomotivas ns. 27, 28 e 58 foram substituidas as caldeiras por caldeiras novas com fornalhas de aço, de Baldwin, classe 10-26-*E*.

As reparações nas officinas da Estrada custaram:

Grandes reparações	409:296$801
Pequenas reparações e concertos	248:797$444
Total.	658:094$245

Esta despesa reduzida á unidade corresponde:

por locomotiva-kilometro . . . . . Rs. 300,724
» tonelada-kilometro . . . . . Rs. 10,007

Sendo grande o numero de reparações a fazer nas locomotivas, quando tomei a direcção da Estrada, e não estando as suas officinas apparelhadas para fazer todos esses serviços com a presteza requerida pelos transportes em atrazo, apezar do auxilio prestado pelas locomotivas alugadas ás outras estradas de São Paulo, tive de recorrer a officinas extranhas para fazer alguns serviços de grandes reparações, como se vê no quadro abaixo:

OFFICINAS	LOCOMOTIVAS REPARADAS	N.° de reparações	Importancias
Companhia Paulista	72, 73, 23 32 e 37	5	128:817$740
Societé de la Sucrerie de Piracicaba. .	42	1	151$000
Companhia Mogyana.	3, 5, 10 24 e 30-*C*	5	71:814$486
Companhia Mac Hardy	18	1	23:855$260
Estrada de F. Central do Brasil . . .	30-*S*, 33-*S* 33-*C* e 35-*C*	4	61:296$886
Arens Irmãos	60 e 61	2	29:214$990
Lidgerwood & Co	3	1	6:485$000
TOTAL		19	321:635$362

Esta despesa que augmentou o valor do material foi levada ao activo do balanço.

Montagem de locomotivas novas. — Foram montadas nas officinas de Mayrink as de n.os 75 e 76.

A montagem da primeira foi feita sob a direcção de um empregado da Companhia Edificadora e com material fornecido por ella, a não ser o tender, que foi substituido por um fornecido por Baldwin Locomotive Works, a quem tambem a Edificadora houvera comprado as caldeiras e os longerões, que forneceu.

A segunda (76) foi montada com a caldeira e longerões de Baldwin, fornecidos pela Edificadora e um par de cylindros de Baldwin, já existente nesta Estrada, sendo as demais peças fabricadas em Mayrink.

Esses serviços importaram, como se vê no activo do balanço em 30:817$025.

Melhoramentos. — As officinas de Mayrink foram fechadas com paredes de madeira, sendo construidas de alvenaria as suas fachadas princi-

paes; o barração de locomotivas foi augmentado, sendo tambem construidas diversas acommodações para o pessoal e material, bem como linhas para facilitar o serviço.

Foi installado um *cubilot* para a fundição de ferro e um gazometro para a illuminação a gaz acetyleno de 131 luzes, com todos os seus pertences.

As officinas de Itú foram dotadas de diversos melhoramentos, como a construcção de uma valla para locomotivas e a installação de um gazometro de 126 luzes para illuminação a acetyleno.

As machinas ferramentas foram augmentadas de 4 tornos mechanicos, um martinete a vapor, ainda não montado, forjas, bigornas e outras.

Despesas.—As despesas de custeio do serviço da Locomoção constam da Demonstração *D* e elevaram-se á importancia total de 971:948$028.

Correspondem a 9,63 °/₀ da receita total da Estrada, representando 14,51 °/₀ da despeza total.

Reduzidas á unidade correspondem:

por trem-kilometro	Rs.	604,03
» locomotiva-kilometro	Rs.	444,15
» tonelada-kilometro	Rs.	14,78

Além das despesas de custeio foram feitas as seguintes, que augmentaram o valor do material rodante e de officinas, cuja importancia foi levada ao activo do balanço:

Sobresalentes de locomotivas encommendadas á Baldwin Locomotive Works para a montagem de 10 das locomotivas, cujas caldeiras, lougerões e parte dos eixos com rodas, foram fornecidas pela Companhia Edificadora	295:215$386
Montagem de duas locomotivas com material fornecido pela Edificadora, como foi atraz mencionado	30:817$025
Reparações em officinas extranhas	321:635$362
Material dos melhoramentos nas officinas de Mayrink e Itú	33:054$106
Machinas e ferramentas incluidas na conta « Material novo »	2:420$000
Finalmente material de sobresalentes e diversos no Almoxarifado da Locomoção	482:004$195
	1.165:146$074

LINHA

Conservação ordinaria. — Foram feitos com a maior regularidade possivel todos os serviços de conservação e policia da linha; esses serviços foram excepcionalmente pesados pelo máo estado em que se achavam em geral as linhas da Estrada, sendo que no Ramal de João Alfredo eram taes as condições da via permanente, que foi necessario suspender o trafego durante algum tempo, afim de fazer as reparações indispensaveis.

Sobretudo resentia-se a linha de falta de lastro e de dormentes;

o primeiro desses serviços foi entretanto pequeno (13:711$570) durante o primeiro semestre, por falta de machinas, elevando-se no 2.º a 72:274$450.

O movimento de dormentes do quadro abaixo demonstra o estado em que se achavam as linhas, convindo observar, que o pequeno peso dos trilhos por metro corrente, junto ao seu máo estado, levaram á adopção, sobretudo nas linhas de maior circulação, de um menor espaçamento de dormentes.

SEMESTRE	DORMENTES EMPREGADOS	IMPORTANCIA
1.º Semestre	101 376	140:351$452
2.º »	235 420	353:130$000
Total	336 796	493:481$452

Conservação extraordinaria. — Foram feitos com os recursos ordinarios da Linha os seguintes serviços de conservação extraordinaria:

— Regularisação dos desvios e dos pateos das estações de Baruery, Mayrink, Osasco, Pinheirinhos, Laranjal e Jundiahy.

— Substituição de trilhos de ferro e de trilhos de aço velhos por trilhos novos de aço de 20.k, nas seguintes extensões de linha:

Ramal de João Alfredo	3 815 ms.
Entre Indaiatuba e Elias Fausto .	3 547 »
Entre Elias Fausto e Piracicaba .	11 000 »
Entre Salto e Pimenta	2 000 »
Total . .	20 362 ms.

— Rebaixamento em rocha do córte da sahida da Ponte do Piracicaba (kil. 246 da Ituana).

— Alargamento dos córtes dos kilometros 223 (Sorocabana) e 160 (Ituana), sendo este ultimo em rocha.

— Reparações nos encontros e pilares das seguintes pontes e pontilhões:

Ponte do kilometro 118
» do Corumbatahy (kilometro 252)
Pontilhão do kilometro 126.

— Substituição das superstructuras de madeira nas seguintes pontes:

Ponte do Gavião
» de Caxambú (Ramal de Jundiahy)
» do Piracicaba, serviço importante de verdadeira reconstrucção, que custou 28:058$184
» do Laranjal
» do Corumbatahy (kilometro 258).

— Consolidação do aterro do kilometro 297.

Despesas. — A despesa com a conservação ordinaria e extraordinaria da Linha consta da demonstração *E* do balancete da receita e despesa e elevou-se a 2 443:198$566, representando 24,30 °/o da receita geral e 36,48 °/o da despesa geral da Estrada.

Reduzida á unidade corresponde:

por kilometro de extensão media de linha em trafego	2:706$971
por trem-kilometro.	1$518,37
por tonelada-kilometro	$037,15

Obras Novas. — Constam da relação, que se segue, as obras novas feitas, por administração ou por empreitada, sob a direcção da Repartição da Linha, com os respectivos custos:

Edificios, estações e dependencias:

SÃO PAULO—Estação de passageiros, reforma de armazens e construcção de novos	110:250$514	
» —Reforma da casa do Agente	2:052$250	
» —Reforma e transformação das casas da Alameda do Triumpho, 14 e 16. . . .	22:013$020	
BARRA FUNDA—Casa para operarios	3:844$566	
SÃO JOÃO—Deposito de locomotivas	2:562$843	
» —Armazem e outras obras	10:535$040	
MAYRINK—Casas para operarios.	90:506$214	
PIRAGIBÚ—Reforma e construcção da estação . . .	5:340$000	
SOROCABA—Coberta da plataforma da estação . . .	3:050$340	
» —Deposito de locomotivas	43:100$450	
» —Casa para o restaurante	10:043$060	
» —Casa para latrinas	867$780	
» —Deposito de areia	257$390	
» —Muro divisorio	408$000	
BOITUVA—Armazem.	10:155$250	
» —Plataforma e carvoeira	2:795$000	
KILOMETRO 160—Casa para pessoal	4:666$745	
LARANJAL—Soalho do armazem.	2:260$000	
» —3 grupos de casas para o pessoal . . .	9:500$000	
» —Deposito de locomotivas	20:824$437	
PEREIRAS—Embarcadouro de animaes.	718$000	
SALGADO—Augmento do armazem e duas latrinas. .	3:800$000	
KILOMETRO 275—Casa para o pessoal	3:796$000	
BOTUCATÚ—Reforma da estação e grupo de casas de operarios . . . . . . , ...	7:870$000	
» —Carvoeira e outras obras	10:803$367	
CERQUEIRA CESAR—Armazem novo, reforma da plataforma e embarcadouro de animaes	16:432$500	
KILOMETRO 411—Casa para o pessoal	3:680$000	
AGUDOS—Estação e outras obras	36:727$705	
JUNDIAHY—Deposito de locomotivas	2:569$843	
KILOMETRO 273—(Ituana) Casa para o pessoal. . .	1:900$000	443:330$314

A transportar . . 443:330$314

		Transporte . . .	443:330$314

Pateos de estações e desvios:

São Paulo—Valletas de alvenaria para escoamento de aguas pluviaes e de lavagem de carros . .		4:700$000	
Barra Funda—Augmento de pateos e desvios, aterros etc.	5:938$020		
Idem, idem pontilhão . .	2:461$589	8:399$609	
Agua Branca—Augmento dos desvios		1:020$000	
Sorocaba—Reforma do pateo e desvios		41:627$290	
Laranjal—Triangulo de reversão		5:053$300	60:800$199

Exgottos e abastecimento d'agua:

Sorocaba—Agua e exgottos	9:175$740	
Laranjal—Exgottos	994$995	
Avaré—Represa para o abastecimento	934$300	
Obras de abastecimento a 23 estações e caixas . . .	39:683$430	
Acquisição de 31 caixas d'agua de ferro para essas installações	46:884$600	97:673$065

Obras d'arte:

Boeiros nos kilometros 158, 234, 242, 244, 245, 246 e 253	1:557$835	
Muro de arrimo no kilometro 274.	2:480$000	
Tunnel de Pinheirinhos, rebaixo de 0,m30 com 400,m0 de extensão, sem interrupção do trafego . . .	26:749$351	
Ponte do rio Sorocaba, reconstrucção do segundo encontro em cantaria	3:777$660	34:564$846

Cercas e cancellas:

Augmento durante o anno		11:370$420

Serviços diversos:

Kilometro 163. Alargamento de córte	2:769$880	
Mayrink. Mudança da ligação da Ituana com a Sorocabana para esta estação, supprimindo o entroncamento no meio da linha	1:500$000	4:269$880
Total		652:008$724
A deduzir de pessoal lançado á conta de custeio		175:454$961
Saldo levado ao activo do balanço sob os titulos: "Melhoramentos e obras nos predios de São Paulo", "Construcções em Mayrink" e "Obras Novas"		476:553$763

Immoveis:

Foram adquiridos, por escripturas de servidão perpetua ou de compra, os terrenos necessarios á passagem da linha em S. Paulo dos Agudos, na importancia total de	32:699$700
Terreno para o triangulo da reversão em Laranjal	850$000
Terreno para o augmento do pateo e desembarcadouro de animaes em Barra Funda	32:233$400
Aguada em Salgado	600$000
Diversas pequenas escripturas	609$800
Total	66:992$900